

TADEUSZ KUSCHÉE

w Lwowie

ul. Akademicka l. 3. (obok Banku Hipotecznego.)

GŁÓWNY SKŁAD

ROWERÓW

z fabryk angielskich i niemieckich

tudzież wszelkich części składowych, przyborów i potrzeb do tychże. — Wszystko w najlepszej jakości.

Fachowy warsztat reparacyjny.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę najznakomitszej w świecie angielskiej fabryki

„Humber i Sp.“ w Beeston, Wolverhampton i Coventry.

Wyłączne zastępstwo znakomitej fabryki

DÜRKOPP i Ska („Diana“) w Bielefeld.

ALBL i Ska (Graziosa-Chinless) w Gracu.

Ubrania trykotowe, czapki, potniki (sweatery), paski, buciki, pończochy.

Wszelkie przybory do szermierki, przybory do gier i zabaw sportowych.



Cenniki na żądanie.



Fabryka kół „Patria"

Towarzystwo komandytowe

Alfred Weidler i Ska

we Wiedniu, II/7 Handelsquai, 92.

Fabryka macierzysta

w SOLINGEN.

PATRIA

Koła do jazdy

o najwyższej dokładności wykończenia.

Wszystkie części własnej fabrykacyi.

Wszystko kute lub ciągnione nic lanego.

Rama nie do zniszczenia.

Lutowania niewidoczne.



Rok. V. Dnia 20. lutego 1899. Nr. 4.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . 4 zł.
półrocznie . 2 „
kwartalnie . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych pr y przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 5. i 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 złr.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya we Lwowie, ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

511 wiorst

trzynastoletniego turysty.

(Ciąg dalszy.)

Zdarzyło się, że sieci, więciorki i t. p. przybory rybackie, były właśnie zabrane do drugiego majątku, rybak więc nie mógł spełnić otrzymanego polecenia. Wtedy wujko wezwał do facecyi arendarza i sadownika, kazał im wejść do sadzawki i łapać ryby rękami. Trudno sobie wyobrazić coś więcej komicznego od owej sceny jaką z tej racyi mieliśmy przed oczyma. Śmiech spazmatyczny porywał nas poprostu na widok zabawnych min wystraszonych żydków, brodzących po pas w wodzie. Wykrzykniki w rodzaju: „giewałt! w te wode jest takie stare połamane szczyne co całkiem z nogami chodżycz nie daje, albo też „aj waj! już go mam, już go mam, tylko z przeprosieniem wielmożnego dżedżyca una złapić się nie daje“, co chwila słyszeć się dawały. Naturalnie nic w ten sposób złapać nie mogli i nic też nie złapali. Pomimo tego jednakże, zagrzewani obietnicą wujka, iż połowę zdobytego plonu otrzymają w podarku na szabas; łazili i szperali wciąż po sadzawce aż do chwili w której my, zmęczeni w końcu bezustannym śmiechem, zawróciliśmy z powrotem do dworu.

Nie przeszkadzało to wszakże sprytnym żydkom w wynalezieniu sposobu wyzyskania obietnicy wujka. Sprowadzili więciorek pod pretekstem przysłużenia się „dżedżycowi“, ryb na kolacyę nałowili i w rezultacie mieli zapewnioną stypę szabasową.

Przedłużenie postoju, nadziei naszych, co do możliwości wyruszenia z miejsca na rowerach, nie ziściło niestety. Gdy trzeciego dnia z rana, nadeszła pora opuszczenia gościnnego domu wujostwa, drogi tamtejsze tak samo jak w przeddzień okazały się nieprzystępnemi dla kół. Przygotowano więc wóz drabiniasty słomą wysłany, załadowano nasze rumaki stalowe i po sutem śniadaniu, żegnani serdecznie, w towarzystwie wujka i kuzynków R. odprowadzających nas na linijce, wyruszyliśmy z Kłodnicy o godzinie 8. rano w piątek 23. lipca.

Najbliższa stacya pocztowa na szosie lubelskiej, znajduje się we wsi Niedrzwica Wielka. Do stacyi tej jeżdżą z Kłodnicy drogą najkrótszą, którą stanowi trakt boczny stykający się z szosą dopiero w Niedrzwicy. Nam nie zależało na skróceniu drogi, lecz szło o prędsze znalezienie się na rowerach. Pojechaliśmy przeto wprost na przełaj przez pola. Co prawda

wydłużyła się przez to nieco droga, ale krócej jechaliśmy wozem i prędzej bo o wiorst kilka poniżej Niedrzwicy wydostali się na szosę. Pogoda dopisywała świetna, wbrew przewidywaniu szosa była względnie dość sucha i wcale niezgorsza, siadłszy więc na rowery, pomknęliśmy tak ostro, że nawet energiczne popędzanie, zaprzężonego do linijki rumaka, nie wiele pomogło odprowadzającym w ich zamiarze dotrzymania nam placu w biegu. W Niedrzwicy, w której znajduje się ładny spory kościółek parafialny i którą w tamtych stronach zwą z tego powodu nie Niedrzwicą wielką, lecz — Niedrzwicą kościelną, wypadło nam wstąpić na stacyę pocztową, ulokowaną w skromniutkiej drewnianej chałupce. Wujko odebrał korespondencyę nadesłaną dla niego; p. W. wręczono oczekiwany pakiet pieniężny; tatuś napisał kilka listów otwartych i wtedy dopiero pożegnawszy się ostatecznie z wujkiem i kuzynami, ruszyliśmy w dalszą drogę. Od Lublina dzieliły nas już tylko zaledwie trzy milki. Niewielką tę odległość z łatwością moglišmy przejechać bez odpoczynku. Że jednak droga im bliżej Lublina, tem więcej staje się górzystą a słońce zaczęło ku południowi coraz bardziej przypiekać, skusił nas miły chłodek ładnego dębowego lasku, przez który prowadzi pod Konopnicą szosa. Spoczęliśmy w nim czas jakiś, rozkoszując się ożywczym zapachem leśnym. Na wyjezdnem z Kłodnicy, uprzedzając nas, że po drodze, aż do samego Lublina, niczem nigdzie posilić się nie będzie można, wymogła wujenka na tatusiu, że z ogromnej ilości przeróżnych prowiantów, specyalnie przygotowanych na drogę, a starczyć mogących na wyżywienie nas przez dni kika, zabrał do torby dwa pieczone kuraki. Dzięki tej troskliwości, spoczynek nasz w lasku stał się improwizowaną ucztą, uświetnioną śpiewem. . skrzydlatych mieszkańców dąbrowy.

Minąwszy pobliską osadę Konopnicę i tejże nazwy stacyę kolei Nadwiślańskiej, oddaloną znacznie od osady i od szosy, ujrzeliśmy wkrótce z wierzchołka ostatniego pagórka, poza którym zjeżdża się na szosę Warszawską, wspaniały widok całego Lublina, położonego w olbrzymiej dolinie nad brzegiem rzeki Bystrzycy. Po ubóstwie, nieporządkach i niechlujstwie, w tak wielu miastach, miasteczkach i osadach spotykanych, wygląd Lublina wywarł na mnie zaraz na wstępie bardzo przyjemne wrażenie. Ażeby z szosy, którą jechaliśmy, dostać się do poleconego nam hotelu Podolskiego, trzeba było przebyć, rozpoczynającą się przy rogatce warszawskiej, najpryncypalniejszą ulicę miasta — Krakowskie przedmieście. Rozlegały się właśnie dźwięki zegaru bijącego

---

Co i owo.



Pamiętam choć lat temu 23, jako pierwszoklasista szkoły normalnej, wybrałem się z podobnemi towarzyszami, na „śliwki“. Jednak wyprawa się nieudała, przychwycono nas na pierwszej śliwce, i jak przystało, pod silną eskortą odprowadzono nas do domów rodziców. Ojca już wtedy nie miałem, zastępywał mi go dziadek. Zobaczywszy i usłyszawszy powody, dla których skrępowano moją wolę, nie namyślał się długo, lecz zdjąwszy z siebie historyczny pas i naciągnąwszy moje spodeńki, garbował delikatną jeszcze skórę, co wlazło. Nie pomogła płacząca i prosząca opozycya z mej strony, nie pomogły westchnienia i prośby babki, dziadek dorachował coś do piętnastu, a puściwszy mnie wtedy, wyrzekł pamiętne dla mnie po dziś dzień słowa: „Nie chodzi o te śliwki, ino po coś tam wlazł“.

Historya o tych śliwkach rozeszła się najpierw po „naszej ulicy“, a powoli kursowała po całem miasteczku.

Za trzy lata wyjechałem do szkół do Krakowa, ze mną kilku kolegów. I nie dużo czasu minęło, jak w szkole do której uczęszczaliśmy, rozeszła się historya o śliwkach, a gdy w klasie zaszło coś analogicznego, względem trzcinki, lub kozy, powtarzano delikwentowi, „Nie chodzi o te . . . .“

Ze szkoły, przeszła do Sokoła i do innych z kładów naukowych i znowu powoli weszła w użycie po mieście.

Gdy już nam w Krakowie dosyć głowy wymęczono, przyjechaliśmy do Lwowa, znowu w kilku starych znajo-

godzinę dwunastą w południe, gdy przez tę ulicę, na której koncentrują się nieomal wszystkie instytucye i władze rządowe i na której panuje największy ruch i życie, wypadło nam przejeżdżać. Zdobiące ją gmachy Sądu okręgowego Rządu gubernialnego, Poczty, Dyrekcyi Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego, jako też kamienice o ładnych elewacyach, kioski z ogłoszeniami, chodniki szerokie, latarnie gazowe, oraz czystość wzorowa, sprawiały złudzenie powrotu do Warszawy.

Gdy wyruszaliśmy z domu w Warszawie, mateczka kochana, zobowiązała ojczulka, ażeby z każdej stacyi pocztowej, jaką w drodze mijać będziemy, wysyłał do niej listy otwarte z zawiadomieniem o stanie naszego zdrowia i powodzeniu wyprawy.

(C. d. n.)



Piśmiennictwo nasze sportowe.

Było to w r. 1888, kiedy po raz pierwszy dosiadłem stalowego rumaka. Mieszkałem wówczas chwilowo w miasteczku Mielcu w zachodniej Galicyi, którego okolica odznacza się najlepszemi w Galicyi drogami. Już po kilku wycieczkach na tym nowym, a tak mało jeszcze wówczas u nas rozpowszechnionym wehikule uczułem błogie orzeźwiające skutki tego nieznanego mi przedtem fizycznego ćwiczenia, a zarazem odczuwałem wielkie znaczenie welocypedu jako środka komunikacyjnego. Równocześnie odezwała się we mnie także potrzeba bliższego zapoznania się z tym sportem, a służyły mi ku temu wówczas dwa zaprenumerowane pisma niemieckie „Radfahr Humor“ wraz z „Radfahr-Chronik“ wychodzące w Monachium i „Stahlrad“ wychodzące w Lipsku, jakoteż okazujące się od czasu do czasu fachowe wydawnictwa niemieckie. Z ich pomocą zapoznałem się też rzeczywiście w krótkim czasie z kolosalnym już wówczas ruchem sportowym na świe-

---

mych, a znami przyjechały i śliwki, które tradycyjnym sposobem wyrobiły sobie prawo obywatelstwa, między codziennemi przysłowiami, i po dziś dzień kursują po mieście.

Zastanawiałem się nieraz głębiej nad tem pamiętnem dla mnie zdaniem i rzeczywiście przekonałem się, że mieści w sobie bardzo głęboką sentencyę, więc może dla tych powodów, tak długo utrzymała się w użyciu.

I często, czy to w rozmowie, czy też przy innej sposobności, pomyślę o śliwkach.

Ostatnim razem, mimowoli nasunął mi się cały obraz, jakim był u źródła swego pochodzenia, gdy czytałem „Tygodnik ilustrowany“ z Warszawy, rubrykę zatytułowaną „Z tygodnia na tydzień“, artykulik „Wielcy ludzie“. Zaczepionem w nim zostało nasze, Bogu ducha winne „Koło“ za to, że umieszcza w swoich kartkach, życiorysy ludzi zasłużonych w sprawie sportu kołowego i wyścigowego. Autor owego artykułu, złośliwie wydrwiwszy zamieszczony w jesiennych numerach „Koła“ życiorys Sabina Barańskiego, twierdzi, że „to jest żaden wielki człowiek“. Prawda jest on mały wzrostem, skromny duchem, być może mały wykształceniem w stosunku do „wielkich“, których życiorysy zamieszcza „Tygodnik“, ale jest wielki dla „Koła“, wielki dla kolarzy i wielki dla sportu wyścigowego, a ponieważ „wedle stawu grobla“, więc my jako kolarze, w swoim fachowem piśmie, takim go uznajemy, a trudno przecież wymagać, aby pismo sportowe ogłaszało życiorysy, Paderewskiego, Siemiradzkiego, lub wielkich innych ludzi, gdy ich cele i źródło sławy, mijają się z celami w „Kole“ głoszonemi, zresztą na to jest bardzo dużo pism literacko-artystycznych, których celem są takie artykuły.

Zresztą o ile sobie przypominam, czytałem w „Tygodniku“ życiorys wyścigo-

cie, z techniką koła, z ulepszeniami, z hygieną jazdy i t. d., przekonałem się o wielkiej wartości zdrowotnej tego sportu, o jego znaczeniu ekonomicznem i społecznem, no i pokochałem ten sport szczerze, myśląc o rozwoju jego w naszej biednej Galicyi.

Już w Mielcu zorganizowałem kółko składające sie z sześciu cyklistów, w którem robiliśmy liczne miłe i wesołe nawet dalsze wycieczki. Przebywając dalej z rzędu w Tarnowie, Rzeszowie, Przemyślu i t. d. starałem się ciągle przysparzać sportowi nowych adeptów, a powróciwszy w r. 1892 na stały pobyt do Lwowa, nie zaniedbywałem dalszej pracy w kierunku rozwoju naszego najpiękniejszego ze sportów. Należałem do inicyatorów założenia w „Sokole“ lwowskim oddziału kolarskiego, agitowałem w słowie i piśmie za zakładaniem oddziałów kolarskich w Galicyi, należałem do inicyatorów budowy toru wyścigowego na placu wystawy krajowej z r. 1894, a równocześnie zacząłem marzyć o założeniu polskiego pisma fachowego, — własnego organu, któryby mógł być najdzielniejszą dźwignią dla rozwoju sportu.

W r. 1894. wydałem (nakładem W. Bergera) Podręcznik dla kolarzy“, w r. 1895 (nakładem drukarni Z. Golloba) pierwszy kalendarzyk dla kolarzy z przewodnikiem po Galicyi, w którym odważyłem się zapowiedzieć, iż wkrótce zacznie wychodzić pismo fachowe p. n. „Koło“.

Z radością przyjęły tę wiadomość dwa największe wówczas kluby w Galicyi — lwowski i krakowski, oświadczając gotowość zaprenumerowania pisma dla wszystkich członków. Było więc już z góry pewne poparcie, dodawano mi zresztą otuchy, że zapewne i inne kluby i oddziały jak też i niestowarzyszeni cykliści poczuwać się będą do prenumerowania takiego pisma i robiono mi wielkie nadzieje na przyszłość W imię Boże zabrałem się tedy do dzieła, umówiłem się z drukarnią, i z dniem 1. marca 1895 okazał się 1. nr. „Koła.“

Dziś właśnie cztery lata temu, kiedy się wspólnie z kolegą biurowym i sportowym drem Janem Hołyńskim zabrałem z największą otuchą i z największemi nadziejami do zredagowania **pierwszego numeru, pierwszego sportowego polskiego pisma.**

Spółpracownik mój dr. Hołyński opuścił mię po roku z powodu zajęć służbowych i późniejszego przesiedlenia się do Lincu, pozostałem tedy sam jeden i sam po dziś dzień dźwigam na sobie ciężar wydawnictwa.

A różowe nadzieje mniej... się różowo przedstawiły!

Jeden Klub lwowski, który wydaw-

---

wca Osińskiego, i jakiegoś konia wyścigowego (z portretem), choć to w obec wyż wspomnianego artykułu, miejsca mieć nie powinno.

Dałby mi mój dziadek, gdybym ja był autorem owego artykuliku i męszał się nie w swoje rzeczy, z pewnością powtórzyła by się historya, jaka miała miejsce, po niefortunnej wyprawie na „śliwki“.

Dziwne pojęcia o swych obowiązkach i prawach mają niektórzy ludzie. I tak niejednemu się zdaje, że wciąż jeszcze trwają te patryarchalne czasy, w których gdy kto rzucił na bliźniego kamieniem lub cegłą, ten wyjmował z kieszeni bułki, lub pierniki, i obrzucał nimi napastnika. Czasy złote minęły, pozostała po nich tradycya w piśmie świętem, a najlepszym tego dowodem jest cała falanga różnych kategoryj żebraków, którzyby z pewnością zamiast prosić, kamykami starali się zabezpieczyć przynajmniej w chleb powszedni. — Dawniej, gdy król lub namiestnik przejeżdżali, lub przechodzili ulicami, to wyścielano takowe gałązkami oliwnemi, lub kwiatami, aby dygnitarz nie zadrasnął nogi. Dziś, a sam byłem niestety kilka razy świadkiem, jak obecny nasz Eks. Namiestnik chcąc po absorbującej jego umysł i siłę pracy biurowej, użyć cokolwiek ruchu, a ponieważ jest cyklistą, więc urządza sobie małe wycieczki po za rogatki Lwowa na maszynie, myślicie czytelnicy, że mu bodaj drożnik kamienie z gościńca pozamiata? Gdzież tam! Tłucze Ekscelencya i siebie i maszynę po dziurach, rowach i rozsypanych na drogach kamieniach, które nasi inżynierowie drogowi ochrzcili szumnym tytułem „gościńców rządowych“ i to pierwszej klasy. Nie wiem czy ci panowie chcą w ten sposób zwrócić uwagę na siebie swojej władzy, lub noszą się ze zdradzieckim zamiarem obrzydzenia namiestnikowi sportu kolarskiego, to jednak wiem, że o ile ich zwierzchnik jest dla nich za

nictwo rzetelnie popiera, prenumerując „Koło“ stale dla swoich członków; Klub krakowski zaniechał po dwu latach zbiorowej prenumeraty dla wszystkich członków, pozostawiając członkom wolną wolę w prenumeracie. Naturalnie ilość prenumeratorów znacznie wskutek tego spadła. Trochę goręcej dbają o „Koło“ Tow. kolarzy wyścigowców we Lwowie, O. K. w Samborze, w Nowym Sączu, w Stanisławowie, a zresztą prenumerata ogranicza się przeważnie na niestowarzyszonych osobnikach po Galicyi rozrzuconych. Do Wielkopolski idzie zaledwie kilkanaście egzemplarzy „Koła“‘ a bardziej żywo zajmuje się „Kołem“ Królestwo, mimo, że ma w Warszawie własne pismo fachowe p. n. „Sport.“

Tak więc z tych wielkich nadziei pozostała li ciężka praca, zaległości w opłacie prenumeraty, niedobory w kasie wydawnictwa, brak wszelkiego poparcia, przedziwna obojętność świata sportowego i t. d. Oto nasz dorobek za cztery lata!

W takim razie możeby mógł kto zarzucić, jakoby pismo było źle redagowanem, nie odpowiadało swemu zadaniu?

Trudno tu być własnym sędzią. Garstka szczerych naszych zwolenników wyraża się zawsze o „Kole“ z uznaniem i nie szczędzi pochwał i słów zachęty. My z naszej strony czujemy, iż szczerze i gorliwie pracujemy — staramy się pozyskać jak najlepszych korespondentów na całym świecie; wiadomości zresztą ze świata czerpiemy z kilkudziesięciu pism fachowych krajowych i zagranicznych, nie pomijając nigdy żadnej ważniejszej sprawy; pozyskaliśmy wybitne siły sportowe zasilające pismo swymi artykułami; nie pomijamy żadnych ważniejszych rozprawek i podróży, z których turysta może czerpać informacye i wskazówki; dajemy wolne rubryki dla wiadomości klubowych; otwieramy wrota i dla innych sportów i dla humorystyki sportowej i w ogóle staramy się o to, aby czytelników pouczyć o całym światowym ruchu sportowym, o konstrukcyi kół, o obchodzeniu się z niemi, o nowych wynalazkach i ulepszeniach w ogóle o wszystkiem, co może być dla cyklisty potrzebnem lub pożytecznem, a to chyba i wybrednemu czytelnikowi powinno wystarczyć.

W czemże szukać powodów tej apatyi dla tego jedynego pisma? Może w nędzy? — Ależ, kogo stać na kupienie koła, ten może się jeszcze chyba zdobyć na 1 zł. względnie 75 ct. lub nawet 60 ct. na cały kwartał i tym niewielkim kosztem wzbogacać swoje wiadomości sportowe, a równocześnie wspierać redakcyę pisma.

Ale nasi cykliści zadawalają się przeważnie samą jazdą.

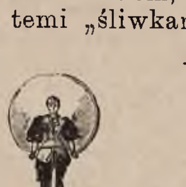
Nauczyć się jazdy na kole i na tem poprzestać — to zaprawdę zamało. Można być zresztą człowiekiem bardzo rozumnym, lecz mimo tego musi się iść z postępem, bo kto nie postępuje — ten się cofa. Sport kołowy nie stoi na miejscu, lecz szeroką płynie falą, tysiące głów pracuje nad jego postępem, nad nowymi wynalazkami i ulepszeniami, tysiące lekarzy badają skutki jazdy i podają co raz to nowe spostrzeżenia, a ruch ten i postęp odźwierciedla się w piśmie sportowem. Kogo to nie zajmuje, ten chyba nie może być rzetelnym cyklistą, będzie zawsze bezradnym dyletantem, będzie popełniał błędy sportowe i hygieniczne i nareszcie wskutek nieświadomości sportu zniechęcony rzuci koło, szukając w niem stron ujemnych. szkodliwości dla zdrowia i t. p.

A nadto, kto zechce zajrzeć w stosunki sportowe angielskie, francuskie, belgijskie, niemieckie i innych krai, ten nie może nie widzieć, jak wielką tam jest potęga prasy sportowej, jaki wpływ wywiera to piśmiennictwo sportowe na opinię publiczną, na władze ludność. na

---

łagodny, o tyle, gdy się miarka przybierze, nie zapomni wszystkich krzywd jakie jemu i jego maszynie wyrządzono. A już i my wszyscy cykliści nie zapomniemy wtedy o swych bolach, i mścić się będziemy za wszystkie czasy, nie pomni nauk Chrystusa o chlebie i kamieniach. Opamiętajcie się więc panowie, odłóżcie prywatne interesy na bok, a starajcie się, już nie mówię kwiatami, lub gałązkami oliwnemi, ale przynajmniej porządnym szutrem wysłać na wiosnę gościńce. Bo gdyby tak przypadkiem mój dziadek został namiestnikiem, to nie wiem jakby to było z temi „śliwkami“.

L. Mękol.



ruch fabryczny, handlowy i przemysłowy. Piśmiennictwo tamtejsze, mając za sobą masy cyklistów, fabrykantów i kupców, czuje też swoją siłę.

Dobrze kierowane pismo sportowe może być najlepszym szermierzem przeciw zwyrodnianiu sportu, a propagatorem rozwoju cyklistyki. Ono może prowadzić sport właściwymi torami, bronić go przed napaściami, wyrabiać mu godne stanowisko. Ale musi mieć poparcie ze strony interesowanego ogółu, a tego „Koło“ dotychczas w społeczeństwie naszem niestety nie znalazło. Jest ono kopciuszkiem — zaniedbanym pasierbem tych, których spraw rzetelnie broni, za których sprawy walczy.

Nie podjęliśmy się tej — jak się przekonaliśmy bardzo zmudnej pracy dla zysków lub jakichś ambicyi, nie dla zabawki lub rozrywki; kierowało nami to przekonanie, że znakomita ta gimnastyka podnieść musi społeczeństwo fizycznie i moralnie, tężyć siły i podnosić ducha, że w cyklistyce leży bodziec do poznania i umiłowania naszego kraju, że w niej znajdzie polepszenie bytu materyalnego znaczna garstka ludzi trudniących się handlem i przemysłem kolarskim, że tyle ludzi znajdzie w tym sporcie tak praktyczny i wygodny środek komunikacyjny tak szybki a tak tani i t. d. — Cele nasze są tedy wyższe i poważniejsze nad propagowanie płochej zabawki i dla nich nie chcielibyśmy ustać w rozpoczętej pracy.

A przecie, tak jak dziś stoimy — wobec przedziwnej apatyi ogółu cyklistów i w ogóle braku poparcia, trudno nam dalej pracować i jeżeliby się te stosunki nie zmieniły w krótce na lepsze, to znaleźlibyśmy się chyba w smutnej konieczności zaprzestania dalszego wydawnictwa.

Smutnem byłoby to świadectwem dla naszego społeczeństwa sportowego, gdyby niezdołało utrzymać tego jedynego swego pisma.

K. Hemerling.

Naszym cyklistom.

Na kole szybszem od pary i fali
Wichrów, co z szumem przez powietrze płyną,
Mknij naprzód dzielna cyklistów drużyno
W zawody z wichrem i parą pędź dalej!

Naprzód a śmiało niech w świecie zasłyną
Wasze muszkuły i ścięgna ze stali,
Niechaj nad wami dumnie się rozwiną
Sztandary zwycięstw niemieckich rywali.

Czas już pomyśleć o własnym honorze
I niedopuścić Niemcom brzękać złotem,
Z krzywdą zdobytym na krajowym torze;

A więc drużyno mknij sokolim lotem
Po słuszne tobie i należne prawa,
Gdzie cię czekają tryumfy i sława.

Wiktor.



Teorye mechaniki kolarskiej.

Napisał

WACŁAW KRZEPOWSKI.

III.

Balans na kole.

Koło obciążone jeźdźcem jest w równowadze, gdy punkt ciężkości systemu znajduje się w płaszczyznie prostopadłej do ziemi, a przeprowadzonej przez dwa punkta (punkta podstawy), w których koła ziemię dotykają. Podczas jazdy nie można jednak uniknąć, że wskutek uderzeń jakie powstają na nierównym terenie drogi i z innych przeszkód, punkt ciężkości koła często wychyla się z powyższej płaszczyzny a jeździec narażony jest na upadek w prawo lub w lewo. Niebezpieczeństwo upadku w przód lub w tył po zwyczajnej poziomej drodze, na dzisiejszem niskiem

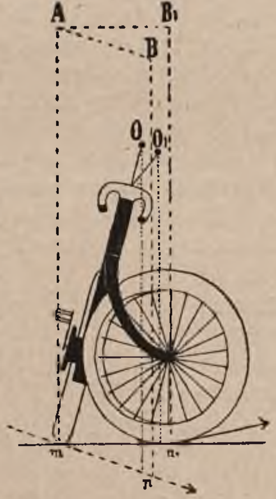
kole (rowerze) — które tu biorę pod uwagę -- jest prawie zupełnie wykluczone, ponieważ linia ciężkości przy największem wychyleniu się naprzód lub w tył nie przekracza zwykle punktu, w którym przednie lub tylne koło dotyka powierzchni ziemi.

Gdy maszyna pochyla się naprzykład na lewo, to można równowagę znowu zachować w ten sposób, że tułów ciała naszego pochylamy na przeciwną stronę — albo równocześnie skręcamy kierownicę koła sterowego na lewo. W pierwszym wypadku, jak Fig. 2 okazuje, będzie punkt ciężkości zaczepienia siły, którą przyjmujemy w punkcie O, znowu leżał na linii prostopadłej do poziomu drogi w powierzchni AB, pomyślanej przez oba punkta chwilowego dotyku kół powierzchni ziemi. W drugim wypadku następuje jednak nie przeniesienie punktu O, tylko osiąga się ten sam rezultat przez skręcenie kierownicy na lewo, co sprowadza, że przedni punkt podparcia w tym kierunku się przesunie, a linia ciężkości dostaje się znowu w płaszczyznę prostopadłą punktów podparcia (Fig. 3.). Cyklista wykonuje powyższe ruchy przy jeździe prawie zupełnie mechanicznie, bez uwagi na teoryę.

Fig. 2.



Fig. 3.



Maszyna przy skręceniu kierownicy na bok przybiera równocześnie odpowiedni kierunek ruchu. Bieży ona w tę stronę, w którą punkt ciężkości wystąpił z płaszczyzny podparcia — podobnie jak staramy się drążek na ręce w prostopadłym balansie utrzymać w ten sposób, że gdy tenże pochyla się w jedną stronę, posuwamy rękę w tymże samym kierunku, aby punkt podparcia do prostopadłej linii z punktem ciężkości przesunąć.

(C. d. n.)



Baczność przy zakupnie kół.

Kolosalny rozwój cyklistyki na całym świecie pociąga za sobą niestety upadek rzetelnego handlu i rzetelnej fabrykacyi kół, a brudna konkurencya podkopuje nietylko przemysł i handel, lecz naraża także nabywców kół na niebezpieczeństwo.

Stary i wytrawny cyklista, ten nabywać będzie zawsze tylko koło znanej dobrej marki, lecz nowicyusz da się częstokroć zwabić na niską cenę koła, powierzając zdrowe swoje członki maszynie, która przy lada wypadku się rozlatuje i nietylko nabywcę o materyalną przyprawia szkodę, lecz nadto daje sposobność wrogom naszym wyprowadzania dowodów o niebezpieczeństwie jazdy na kole.

Że wartość towaru odpowiadać musi jego cenie, nie jest pustym frazesem; im staranniej artykuł jakiś wykonany, im lepszy do niego użyty materyał, tem musi być w cenie wyższym. Wielu jednak cyklistów nie umie tego uwzględnić i zdaje im się że robią dobry interes, kupując koło za tanie pieniądze. Mniemanie, że ceny kół muszą spaść, jest bardzo wątpliwem. Konkurencya zredukowała je już w ostatnich latach do granic, poniżej których pono niepodobna im będzie zejść, kto zaś kupuje koło poniżej granicy cen przyjętych przez rzetelne firmy, ten kupić musi lichotę.

Toż baczność przy zakupnie!

Bal kolarzy wolnych.

Warszawa 13. lutego 1899 r.

By zakończyć raz karnawał
(Czas prób, sideł, żądz i sieci)
Zwów znak życia wczoraj dawał
Bal kolarzy z rzędu trzeci.

Gdy z rozumem serce w parze,
Życie kwiatem się uściele...
Wysłuchali wpierw kolarze
Przed zabawą — Mszy w kościele,

A o zmierzchu setka z górą
Osób z butą kawalerską,
Pojechała... (pisz, pisz, pióro!)
Za rogatkę belwederską!

Rozejrzyjmy się po sali...
Co? to brzydkiej płci połowa?
Młodzież — panie — jak ze stali —
Djabłu rogi ściąć gotowa!

W wieńcu panien wdzięk zachwyca...
To — westalki! to — boginki!
Jak różane pąki — lica!
Usta — wiśnie i malinki!

Wiosna w lutym? zkąd u kata?
Nie do wiary — co za czary?
Choćbyś człecze dał dukata,
Ani poświcć panny „starej"!

Tańczą wszyscy zgodnie społem:
Syny, córy, męże, żony —
Czy mazury: „Kolarz" — „Czołem!"
Czy kadryle, kotyljony.

A figury w tańcach nowe
Promieniały jak brylanty!
Prócz nóg dzielnych snać i głowę
Pan Miłkowski miał Konstanty!

Dziwne to kolarzy plemię,
Piosnki tkliwe w przerwach śpiewa!
Na kanapach nikt nie drzemie,
Ani z nudów nie poziewa!

Nikt zgorzkniałym pesymizmem
Młodych dusz tam nie uśmierca!
Wszyscy z zdrowym organizmem!
Wolne są od zwiątpień serca!

Po kolacyi akord śmiechu
Dźwięczał aż do późnej nocki,
Winnym celibatu (grzechu!)
Przypinały panny klocki!

Cóż dziwnego, że zabawa
Trwała do późnego rana?
Znaną wszak „kolarzy" sława!
Znaną werwa nieudana!

Znane ich piosenek słowa!
I hołupiec w tańcu dziarski!
Znaną też kolarzy „Głowa"
Imci — Adam pan Koziarski!

Kappa.

Jak się obchodzić z latarką acetylenową?

Zapytywani kilkakrotnie w tej kwestyi przez Szan. naszych czytelników — uważamy za stosowne odpowiedzieć na nią na tem miejscu.

Każdy niemal z zapytujących pyta w pierwszej linii, czy nie zachodzi niebezpieczeństwo wybuchu? Obawy te są przesadne i nieusprawiedliwione. Przedewszystkiem sam gaz acetylenowy nie wybucha tak łatwo bez powodu, a skłonność jego do eksplozyi objawia się — tak jak przy zwykłym gazie do oświetlania — dopiero wskutek zetknięcia się z powietrzem atmosferycznem i następuje też rzeczywiście tylko przy otworze znajdującym się w palniku. Nieszczęśliwe dotychczasowe wypadki, spowodowane gazem acetylenowym, były zupełnie analogiczne z wypadkami jakie się zdarzały z zwyczajnym gazem do oświetlenia. Dopuszczono mianowicie, iż większa ilość acetylenu zmięszała się w zamkniętej przestrzeni z powietrzem atmosferycznem, a ktoś nieprzezorny zbliżył się tam z tlejącem światłem. W wypadku takim mogą zajść rzeczywiście fatalne skutki, gdyż acetylen posiada niemal taką siłę jak gaz wybuchowy, a w każdym razie większą od zwykłego gazu używanego do oświetlania. Takie wypadki nie mogą jednak w żaden sposób zajść przy acetylenowej latarce. W latarce takiej wytwarza się gaz powoli w miarę tego jak woda powoli, po kropli na karbid spływa, a wytworzona jego ilość spala się równocześnie na palniku. Skoro się cokolwiek większa ponad potrzebę ilość gazu wytworzy, objawia się to w ten sposób, iż z palnika podnosi się na chwilę z sykiem długi płomyk, który niejednego nieświadomego przyprawił o trwogę, a który w rzeczywistości nie jest niczem niebezpiecznem. Tak więc nawet chwilowo silniejsze wytwarzanie się gazu nie przedstawia niebezpieczeństwa i może co najwyżej zniszczyć palnik lub przyprawić płytę szklanną o pęknięcie. Zresztą regulowanie wytwarzania się gazu leży także w naszych rękach. W tym celu należy przed zapaleniem latarki dopływ wody należycie uregulować i kurek w ten sposób ustawić aby mniej więcej co trzy sekundy jedna kropla wody spłynęła, a dopiero po takiem zregulowaniu umocować zbiornik z karbidem do latarki. Wypróbowawszy raz jak daleko ma być każdym razem kurek otwarty, należy sobie zamarkować. Nieszczelne zamknięcie zbiornika z karbidem, zwłaszcza u nowszych modeli latarek, zdarzyć się może tylko bardzo wyjątkowo, ale i w tem niema żadnego niebezpieczeństwa. Można nawet przesunąć około tych miejsc zapaloną zapałkę lub świeczkę, a skoroby rzeczywiście zamknięcie nie było szczelne okaże się w tem miejscu płomyk, który należy zagasić i zbiornik silniej w tem miejscu przyśrubować, lub w inny sposób zamknięcie zaopatrzyć. Pozostałoby tedy jedynie niebezpieczeństwo wybuchu wewnątrz zbiornika z powodu zbytniego przypływu wody do karbidu. Gdyby zbiornik ów był szczelnie ze wszystkich stron zamknięty i wytworzyłaby się rzeczywiście zbyt wielka ilość gazu, nie mającego nigdzie ujścia, to musiałaby rzeczywiście nastąpić eksplozya, która zresztą także przy szczupłych rozmiarach latarki nie może przedstawiać zbytniego niebezpieczeństwa; zwyczajnie zostanie zbiornik w najsłabszem miejscu rozerwany i wytworzony gaz ujdzie zrobionym sobie otworem. Ale dla uniknięcia i tego niebezpieczeństwa zaopatrzoną jest każda lepsza latarka w wentyl bezpieczeństwa, tak że nadmiar gazu, który nie może ujść przez palnik, może wypłynąć przez ten wentyl.

Chcąc już z góry uniknąć takiego ciśnienia acetylenu, nie należy napełniać zbiornika po brzegi karbidem, ale pozostawić w nim trochę miejsca na wytwarzający się gaz. Sposób ten zaleca się też z ekonomicznych względów, gdyż na mniejsze wycieczki wystarczy zwyczajnie zapełnienie $^1/_4$ lub $^1/_2$ zbiornika karbidem, niezużyta zaś reszta przy większem napełnieniu może się do najbliższej wycieczki zepsuć. Natomiast zbiornik wody powinien być zupełnie wypełniony, w ten bowiem sposób osiąga się normalne spływanie wody na karbid, a nadto nie będzie obawy, aby w drodze wody zabrakło.

Ważnym bardzo momentem przy latarkach acetylenowych jest należyte

utrzymanie palnika. Pod tym względem błądzi jednak jeszcze wielu cyklistów. I tak przyjechawszy z wycieczki zamyka się zwyczajnie kurek dopuszczający wodę do karbidu i zostawia latarkę palącą się póki się gaz już wytworzony do końca nie wypali. Proceder ten usprawiedliwiony jest niemiłym zapachem acetylenu, ale w nim leży zwyczajnie przyczyna zatkania palnika.

Gaz ten posiadający znaczną zawartość węgla, wychodzi przez palnik coraz powolniej z coraz mniejszą siłą, a pozostawiając w otworze palnika miękką, tłustą, twardniejącą później sadzę, zatyka mniej lub więcej ten otwór. Wskutek tego przestaje wnet palnik funkcyonować zupełnie lub daje tylko długi cienki niedostateczny płomyk. Jeżeli zatkanie to nie jest zbyt stwardniałe wystarczy przyłożyć pompę i otwór przedmuchać, w przeciwnym razie trzeba się uciec do przeznaczonej na ten specyalny cel igły. Zwyczajna choćby bardzo delikatna igła do szycia łatwo może delikatny palnik ze słonińca uszkodzić i otwór rozszerzyć wskutek czego stałby się ów palnik niezdatnym do dalszego użycia. Naturalnie, że latarka gazowa jeżeli ma przyzwoicie wyglądać i dobrze funkcyonować wymaga tak jak każda inna należytego obchodzenia się z nią. Płomień acetylenowy wytwarza piękne i jasne światło, ale też i znaczne gorąco, które daleko niekorzystniej wpływa na leżące w pobliżu płomienia metale, aniżeli płomień oliwy lub nafty. Dlatego też na reflektory u wszystkich nowszych latarek używane jest aluminium które mniej jest na gorąco od innych metali wrażliwe a daje się tak jak nikiel za pomocą rozcieńczonego kwasu solnego doskonale odczyszczać.

W zimowej porze latarka w domu zapalona funkcyonować będzie i na zimnie zupełnie normalnie, ale skoro się chce w drodze zapalić, a woda zaczyna marznąć, odpowiada taka latarka często posłuszeństwa. Wówczas przez ogrzanie ciepłemi rękami lub w inny sposób trzeba sobie radzić. Można się jednak już z domu przeciw temu zabezpieczyć, dodając do wody trochę spirytusu lub gliceryny, które do pewnego stopnia zapobiegają marznięciu wody.

Przy zachowaniu powyższych wskazówek funkcyonować będzie latarka acetylenowa — o ile w ogóle jest dobrze zbudowaną — z pewnością nienagannie.

KRONIKA.

— Zaległości w opłacie prenumeraty mnożą się i wzrastają. Prosimy uprzejmie o rychłe wyrównanie zaległości i nadsyłanie przedpłaty. Kto sobie nie życzy dalej prenumerować, niechaj zwróci nr. z dopiskiem na opasce „nie przyjmuję“, a zaprzestaniemy dalszej wysyłki, w przeciwnym razie musimy uważać, że prenumerator pismo przyjmuje, a tem samem, zobowiązuje się za nie płacić.

Panowie nie płacący regularnie nie myślą może o tem, że wyrządzają w ten sposób administracyi wielką szkodę.

„Koło“ prenumerować powinien każdy cyklista, prosimy tedy o zachęcenie kolegów i znajomych do jak najliczniejszej prenumeraty.

Przy prenumeratach zbiorowych znaczne zniżenia.

— Pierwszy bal kolarzy w Warszawie na Sylwestra zgromadził 150 osób, wodzirejem był p. Władysław Zarzycki, drugi bal 260 osób, aranżował tańcami p. Franciszek Sandecki, trzeci wreszcie bal kolarzy w ostatki zgromadził 112 osób, dyrygował tańcami p. Konstanty Miłkowski.

— Jeden z kolarzy warszawskich p. Władysław Zarzycki w sobotę ubiegłą d. 11 lutego podczas balu w Żyrardowie wystąpił z projektem założenia w temże mieście Towarzystwa kolarzy. Projekt przyjęto z zapałem, oklaskiwano i pito za zdrowie inicyatora. Na listę wpisało się zaraz 30 kalarzy założycieli. Bal odbył się w sali sportowej W. Szczepańskiego, gospodarzami zaś balu byli pp. Jędrychowski i Figurzyński.

— Jednocześnie z projektem zorganizowania Towarzystwa kolarzy łódzkich nosi się z myślą zamieszkały w m. Łodzi były kolarz warszawski p. Wincenty Łaski.

— Doroczny bal Towarzystwa Cyklistów w Warszawie w r. b. nie odbył się wcale.

— Pospolite ruszenie w Austryi dostać ma także oddziały kolarskie.

— Wiedeń liczyć ma obecnie 70,000 cyklistów. Sama poczta ma przeszło 1500 posłańców na kołach.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców
we Lwowie.

Przewodniczący:
Konrad Łoziński
ul. Poniatowskiego

Sekretarz:
Tadeusz Gustowicz
ul. Akademicka 11.

Skarbnik:
Artur Friedrich
Friedrichów 4.

Konsul na Kraków:
Z. Ziembicki
Krupnicza 21.

Sekretaryat
ul. Friedrichów 4.
I. p.

Na posiedzeniu Wydziału z dnia 26. I b. r.: Wykreślono z listy członków, z powodu zaległych wkładek pp. Henryka Olszewskiego, Zygmunta Ziembickiego, Stefana Kawkę, Bolesława Bilińkiewicza i Karola hrabiego Raczyńskiego.

Na członków Wydziału zakooptowano pp. Stanisława Rużyckiego, Stanisława Lewakowskiego i Aleksandra Turzańskiego.

Zamianowano konsulów na rok 1899, pp.:
Bolesława Barańskiego na Warszawę,
Adama Gibela na Moskwę,
Władysława Łozińskiego na Wiedeń,
Stanisława Kasprzyckiego na Sambor,
Bolesława Mańkowskiego na Przemyśl.

Prenumeratę na „Koło“ po zniżonej cenie dla członków T. K. W., przyjmuje Kursor Towarzystwa.



Konsul „Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów“ na miasto Lwów — przyjmuje zgłoszenia na członków zamiejscowych i udziela żądanych wyjaśnień — ulica **Ossolińskich l. ll.**

W. Krobicki

— Woźni sądowi na kołach. W dwu niższoaustryackich sądach zaopatrzono w koła woźnych mających doręczenia w okolicy, a resultaty okazały się tak pomyślnemi, iż wszystkie tamtejsze sądy mają otrzymać takie „służbowe“ koło.

— Ogólna wystawa sportowa odbędzie się w tym roku w Monachium. Książę regent bawarski ofiarował na ten cel 6000 marek, aby umożebnić przystęp na wystawę i mniej zamożnym przemysłowcom bawarskim.

— Wyścig o wielką nagrodę miasta Pragi ma sią odbyć 15. i 16. maja. Nagrody 2000 koron.

— Wielką nagrode Rzymu, którą rozgrywano w dniu 9. 12. i b. m. zdobył 1. Singrossi, o pół długości — 2. Tommaselli, a tuż za nim Conelli i Ferrari.

— „Towarzystwo rozwoju fizycznego wśród żydów“ organizuje się w Petersburgu. Na czele stanąć mają jeden z lekarzy i jeden z kupców starozakonnych.

Humorystyka.

O, te kobiety.

A. Czy widziałeś wspaniałe koło, które kupiłem żonie na gwiazdkę?

B. O tak, ono kosztowało mnie 500 koron w gotówce!

A. A to w jaki sposób?

B. No musiałem i mojej takie same kupić!

Sport łyżwiarski.

Mistrzowstwo światowe w szybkiej jeździe, które się rozegrało w Berlinie 4. i 5. lutego, zdobył Oestlund z Norwegii.

Mistrzowstwo kawalerskie w szybkiej jeździe zdobył Walter Brizzi.

Zbroszurowane roczniki »KOŁA«

z roku 1895 i 1896 po złr. 2·50

a z roku 1897 i 1898 po złr. 3·—

są do nabycia w Administracyi »KOŁA.«

Dla członków klubów, których „KOŁO“ jest organem z opustem 50 ct.

Każdy cyklista powinien prenumerować „KOŁO“.

Klubom i towarzystwom sportowym zalecamy **znacznie zniżoną** zbiorową prenumeratę »KOŁA«.

Dostawca Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego, Lwowskiego Klubu Cyklistow i t. d.

J. CALDERONI

(H. ROSENTHALA następca.)

Zakład mundurowania pp. Oficerów i Urzędników

we Lwowie, ul. Kopernika 9.

Poleca:

Kompletne stroje dla cyklistów w najnowszych fasonach. — Mundury sokole, płaszcze, oraz wszelkie potrzeby do mundurów. — Stroje ćwiczebne sokole. Mundury wojskowe i urzędnicze i wszelkie do nich potrzeby. — Broń przyboczną i palną. — Czapki własnego wyrobu i t. d. — Przyjmuje zamówienia na sztandary i szarfy. — Wielki wybór angielskich i krajowych materyi na stroje kolarskie i mundury.

Największy wybór włoskich przyborów do szermierki.

Ceny umiarkowane stałe.

„CYKLISTA"

urzędowy organ ogólnego czeskiego Związku kolarskiego, najstarsze słowiańskie pismo sportowe.

XV. Rocznik.

Wychodzi co drugi piątek (26 nrów rocznie)

Roczna przedpłata złr. 4·—.

REDAKCYA I ADMINISTRACYA:

Praga, ul. Rycerska l. 530/1



RADFAHR-HUMOR
i Radfahr-Chronik
kosztuje w Niemczech kwartalnie 1 M. 50 fen
W Austryi (ze stempl.) kwartalnie 1 złr. 75 ct.
Redakcya:
R. Braunbeck i K. Ronninger.
w Monachium.

Po porozumieniu się z Szanownem wydawnictwem czasopisma humorystycznego illustrowanego

„ŻART"

uzyskaliśmy dla P. T. abonentów „Koła" zniżkę prenumeraty a mianowicie:

We Lwowie: kwartalnie 60 ct., półrocznie 1 zł. 20 ct., rocznie 2 zł. 40 ct.

Na prowincyi: kwartalnie 70 ct., półrocznie 1 zł. 40 ct., rocznie 2 zł. 80 ct.

Administracya ŻARTU przy ul. Ossolińskich l. 15.



F. LORD, Kraków.

Floryańska 55

jeneralny zastępca **austryackiej fabryki broni w Steyr** na zachodnią Galicyę poleca rowery z tejże fabryki marki

„Waffenrad"

po cenach fabrycznych, jak również wszelkie części składowe i przybory do rowerów
Warstat reparacyjny pod kierownictwem fachowego mechanika na miejscu.
Cenniki na żądanie odwrotną pocztą bezpłatnie.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik, dostawca c. k. kolei państwowych
Lwów, ul. Sykstuska l. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym**, zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię** i **piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca
Znakomite rowery marki „ADLER" oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Tryplety, Tandemy i Rowery

najlepszej francuskiej fabryki

„PEUGEOT"

Rowery własnej fabrykacyi, a także z innych fabryk zagranicznych.

Sprzedaż hurtowna i detaliczna przyborów, części składowych w surowym i wykończonym stanie do rowerów.

Specyalny zakład reparacyjny wszelkich maszyn.

G. Weiss i F. K. Kosiński

WARSZAWA

Krakowskie Przedmieście Nr. 2, obok Kopernika.

Jedyna sprzedaż słynnych na cały świat próżnych dzwon Jointless

wyrób

fabryki New Jointless Rim Ltd. w Birmingham

na Austro-Węgry i Szwajcaryę.

W tym roku znów zwycięski na torze i drodze!

Bez konkurencyi pod względem jakości i wykonania.

Płaszcze z silną bardzo elastyczną wkładką, kształt owalny, gładkie lub z rozmaitem zakarbowaniem.

Kiszki absolutnie nieprzepuszczalne z wentylem Dunlop, Hannower lub Lucas.

Pneumatyk „CONTINENTAL" najlepsza marka.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.